

SHS

SØRLANDS-PORTEN

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



NR. 2 - 1983



SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh

Redaksjonsutvalg:
Vedl.holdssjef K. Nylund
Oppsynsmann O. Evensen
Adm.sekr. I. Wehus
Konsulent H. Kirkedam
Maskinfører O.N. Rydnin-
gen

Adresse:
VEGKONTORET
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25 620

Sats og trykk:
ARENDALE TRYKKERI

Opplag: 800

OMSLAGSBILDE
er fra E18 i Moland, hvor ca. 2000
m³ bark gikk med ved masseut-
skiftning.

AV INNHOLDET

E 18 Tveithallingene — Rømyr	1-2-3
Omfattende opplæring	3
120 meter ny riksveg 12	4
Vedlikeholdets driftsmøte	5
29 tonn tunge bjelker på den nye Tresnes bru	7
26 faste formannstillinger	8
EDB-planlegging	9-10
20% av barneulykker skjer på skoleveien	11
Store mengder bark er benyttet som fyllmasse på E 18 i Moland	12
Nesten hele landet vil ha vegmuseum	13
Stor massefortrengning på riksvei 9 ved Stoa	14
Veidirektoratets budsjettforslag gir økning av arbeidsplasser i 84	14
For 25 år siden	15
6 sykepleierelever utplassert i vegvesenet	17
Førerkort/utenlandsreise	19
Fremragende sjåfører i Aust-Agder Vegvesen	20

Tilbake til grusvegdekket på fylkesvegene?

Kommunenes tekniske etater representerer en stor gruppe vegholdere. Men de aller fleste kommunene alene er for små enheter — og tekniske etaters ansvarsområde er så mangfoldig og stort — at vegdekkene langt fra vises den oppmerksomhet de burde ha f.eks. med bakgrunn i de verdier vegdekkene representerer og de beløp som årlig brukes til vedlikehold og nylegging av dekker.

Kommunenes generelle situasjon på asfaltfronten kan summeres opp slik:

— Bevilgningenes størrelse er kommet i utakt med kostnadsøkningen og det nåværende behovet for vedlikeholdsmidler.

— Med nåværende bevilgningstakt reduseres vegdekkstandard, og vi står i fare for å begynne å tære på investeringene i selve vegkonstruksjonen.

— Spares det for mye penger til vegdekkevedlikehold i dag og i nærmeste år vil det resultere i store utgifter for vegholderne i fremtiden.

— De bevilgende myndigheter må på en enkel og lettfattelig måte gjøres oppmerksom på problemstillingen og konsekvensen av manglende bevilgninger til vegdekker. —

Med nåværende bevilgningsnivå til vedlikehold av vegdekker vil det bli en dekkefornyingstakt på ca. 25—30 år. Kanskje må vegingeniørene overveie om årsaken til manglende bevilgninger skyl-

des fagfolkene selv — at de ikke er i stand til å fremføre og begrunne behovet på en slik måte at politikerne får en klar forståelse av situasjonen og hva konsekvensene kan bli dersom vegvedlikeholdet ikke tilgodeses med større bevilgninger enn nå.

Er det kanskje slik at manglende vedlikeholdsbevilgninger gjennom en lang periode — kanskje opp i mot 20 år — er hovedsaken til det totale sammenbruddet man idag kan registrere på enkelte vegdekker?

Situasjonen i Aust-Agder er nå så alvorlig at man innser at det kan bli nødvendig å fjerne faste vegdekker og gjenopprette grusvegdekket på fylkesvegene. Fag-etaten anbefaler at man stopper nylegging av faste dekker på fylkesvegene inntil vedlikeholdsbevilgningene kommer opp på et nivå som gjør det mulig å opprettholde et forsvarlig vedlikehold.

Statistisk fremgår det at det i kommuner med forholdsvis god økonomi er adskillig større andel faste vegdekker på fylkesveiene enn i kommuner med dårlig økonomi.

Med andre ord er det ikke bare vegstandard og trafikkmengde som er avgjørende for hvordan nylegging av fast vegdekke på fylkesvegene blir prioritert — det er i stor grad avhengig av innstillingen i enkeltkommunene og deres økonomiske situasjon.

(Redigert fra Asfaltforeningens lokalmøte)

E18 Tveitehallingene-Rømyr vil koste 15 millioner kr.

Det er nå utarbeidet detaljplan for E18, parsell Tveitehallingene-Rømyr i Tvedestrand kommune. Den er basert på utredningsplanen for parsell Lunde-Haslestad, alt. B, utarbeidet ved vegkontoret og datert 1.12.1977. Det er i planperioden vurdert alternative løsninger til krysset mellom E18 og RV. 410 der utgangspunktet var å unngå venstresving av E18. Det anbefalte alternativ er detaljert i denne detaljplanen.

Planen omfatter E18 fra Tveitehallingene til Rømyr og er 1680 meter lang. Tilknytningsrampene

til RV. 410 er tilsammen 560 meter lang. Det er dessuten planlagt ca. 300 meter gang- og sykkelveg, ca. 100 meter lokalveg, en bro over E18, samt 540 meter med støyskjermtiltak. Likeledes er det utarbeidet planer for bakkeplanering ved Rømyr.

E18

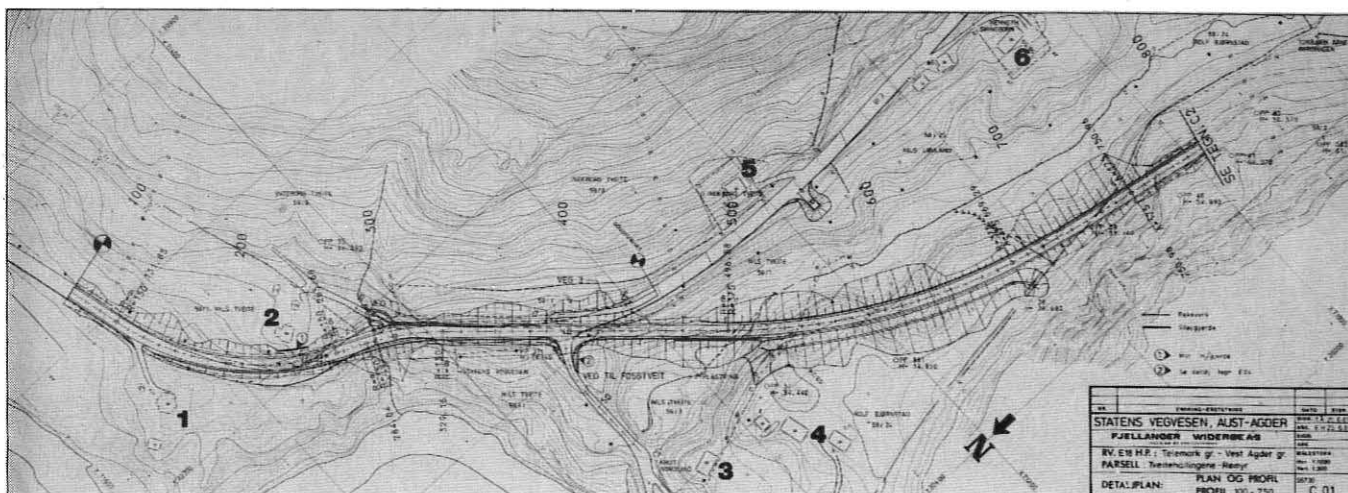
Den første delen av parsellen er en tilknytning mellom eksisterende og ny E18. I krysset med vegen til Fosstveit er E18 forutsatt senket ca. 2,0 meter for å bedre stigningsforholdet inn mot krysset.

Over dalen ved profil 500 ligger vegen på opptil 10 meter fylling. Ved profil 1300 er det kryss med rampe II og ved profil 1370 med rampe I. Ved profil 1710 skal det anlegges avkjørsel til eksisterende tømmerplass. Derfra anlegges en gang- og sykkelvegforbindelse mot eksisterende E18.

RAMPE I OG II

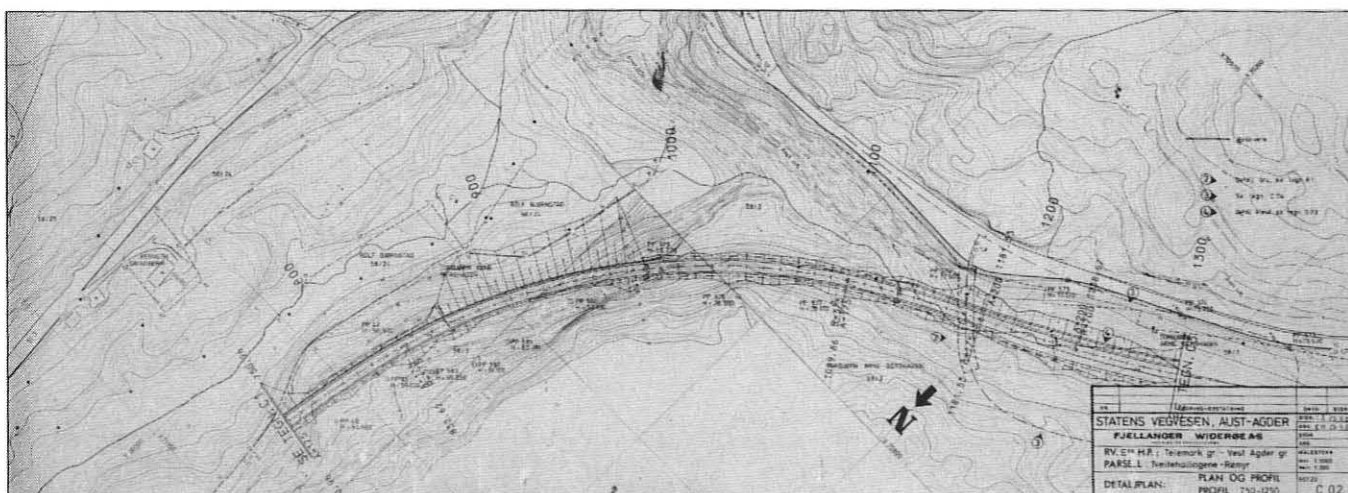
Rampe I betjener trafikk fra E18 — sør mot Tvedestrand, samt trafikk fra Tvedestrand mot E18 — nord.

Rampe II betjener trafikk fra



Detaljplanen starter ca. 300 m nord-øst for avkjørsel til Fosstveit, tar av fra gammel E18 ved profil 400 og krysser dalføret hvor det blir opp til 10 m fylling.

Kart nr. 2 viser hvordan vegen videreføres over dalen og følger dalsiden opp til krysset med rampe II, profil 1300.



E18 nord, mot Tvedestrand, samt trafikk fra Tvedestrand mot E18 — sør.

LOKAL- GANG- OG SYKKELVEGER:

Gang- og sykkelvegen fra rampe I til eksisterende E18 legges i skråningen mellom eksisterende og ny E18 slik at den ikke blir sikt-hindrende. Gang- og sykkelveg-forbindelsen fra eksisterende E18 ved Tveitehallingene legges med 80 % stigning. Adkomsten bak støyvollen ved profil 1650-1720 anlegges 3,0 meter bred, samme bredde som gang- og sykkelvegen.

BAKKEPLANERING VED RØMYR:

Området som idag er jordbruks-areal, må kunne nyttes til dette formålet også etter oppfyllingen.

Overskuddsmasser fylles utover et så lite areal som mulig, men likevel slik at man oppfyller kravene. Den maksimale helningen på det nye jordet på toppen av fyllingen er ikke over 1:7, som er grensen for å få tilskudd til bakkeplaneringen.

E18 bygges etter vegklasse IIc, og med dimensjonerende hastighet på 80 km/t. Rampe I og II bygges etter vegklasse II d. Tilknytningene i hver ende av parsellen mellom eksisterende og ny E18 er dimensjonert for en hastighet på 60 km/t. Rampe II går i bro over E18 ved profil 1170. Broa består av 3 spenn på 18,5 m — 23,0 m — 18,5 m.

STØY

Støyforholdene er vurdert for de eksisterende bolighusene langs

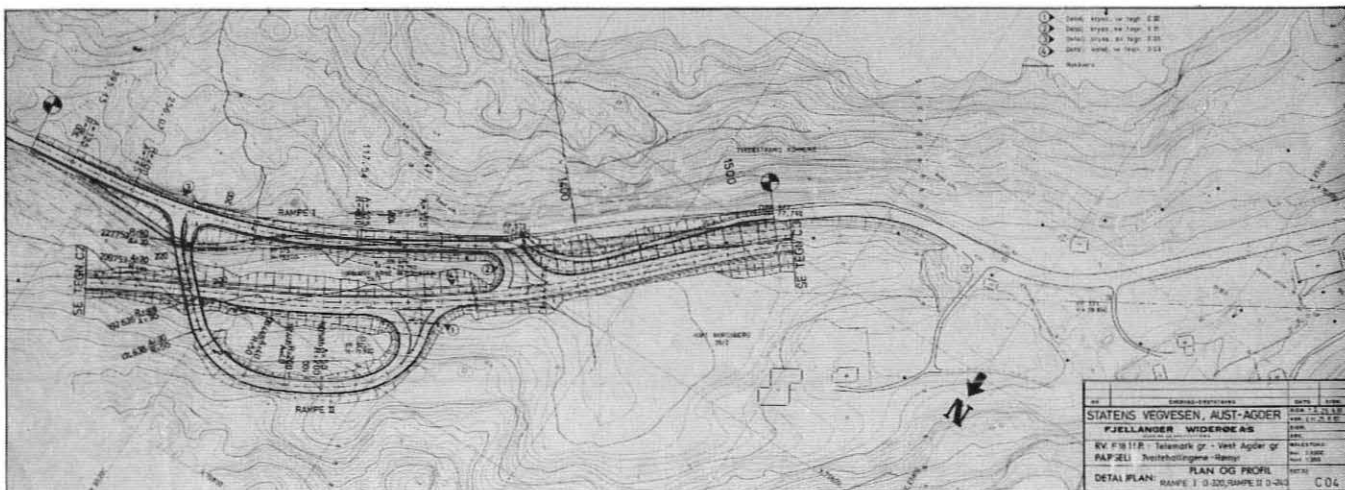
traceen. Støynivået er beregnet ved husvegg, både med og uten skjermingstiltak. Med foreslåtte skjermingstiltak blir støynivået redusert til mellom 51 og 55 dBA.

MASSER

Det er regnet med en korrek-sjonsfaktor på 1,5 på fjellspren-gning og 1,1 for fylling.

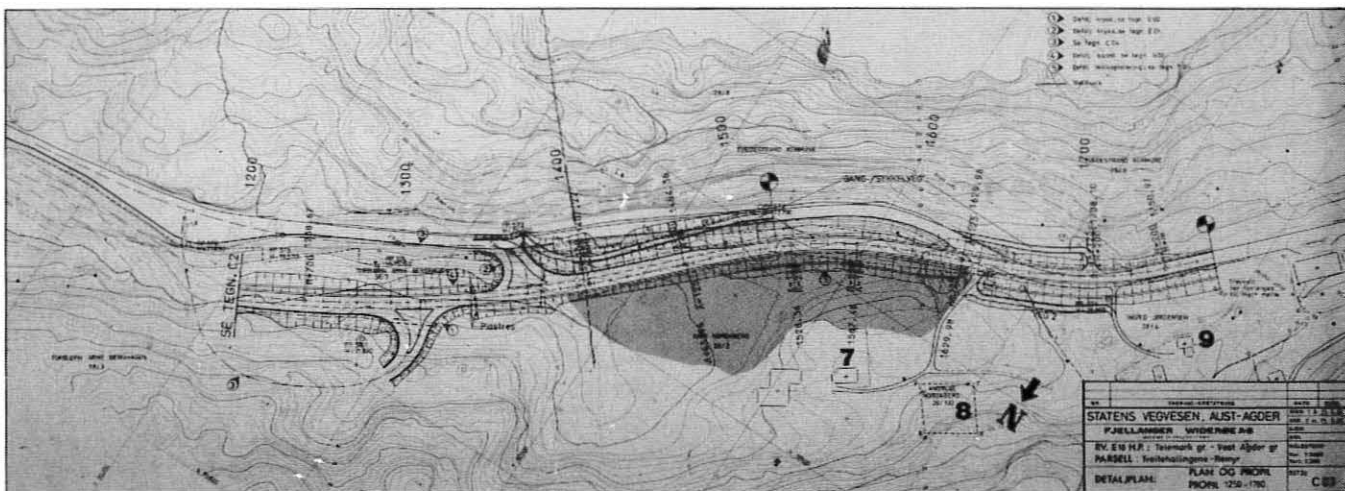
E18	
Skjæring i fjell	52.290 tlm ³
Fylling	68.985 »
Skjæring i løsmasser	18.126 »
Rampe I + II	
Skjæring i fjell	36.253 »
Fylling	176 »
Skjæring i løsmasser	9.653 »

I tillegg kommer masser for gang- og sykkelveg, lokalveger og sнопlass.



En mere detaljert oversikt over den øvre delen av parsellen, med inntegnede ramper, bro over E18 og gang/sykkelveg fra rampe I til gamle E18.

Ved profil 1370 er det kryss med rampe I som skal betjene trafikken fra E18 — sør mot Tvedestrand samt fra Tvedestrand mot E18 — nord.



KOSTNADER

Kostnader er beregnet etter masseberegning og enhetspriser i 1981-nivå. Tabellen nedenfor gjengir de totale kostnader for hele veganlegget:

Eiendomsutgifter	kr.	311.000,-
Erstatninger og hjelpekonti	»	1.568.000,-
Forberedende og generelle arb.	»	1.284.000,-
Sprengning	»	2.861.000,-
Masseflytting, planering	»	3.431.000,-
Grøfter, kummer, rør	»	289.000,-
Vegfundament	»	1.733.000,-
Vegdekker	»	1.198.000,-
Komplett. og spes. arbeider	»	1.015.000,-
Bru	»	1.450.000,-
Vinterkostnader	»	25.000,-
		<hr/>
		kr. 14.854.000,-

54% har svekket hørsel grunnet støyskade

I arbeidsmiljølovens § 14 heter det at arbeidsgiveren skal sørge for en løpende kartlegging av det eksisterende arbeidsmiljø i virksomheten med hensyn til risikoforhold, helsefare og velferdsforhold, og iverksette de nødvendige tiltak.

Første skritt på veien har vært å kartlegge støyforholdene i vegvesenet. Som et ledd i dette igjen, er det foretatt hørselsmålinger av 194 ansatte. Resultatene er kjørt på EDB-maskin i Vegdirektoratet.

Undersøkelsene i Aust-Agder fylke viste at 54% har hørselsnedsettelse grunnet støyskade av grad I-III, mens 14% av de undersøkte antas å ha nedsatt hørsel av annen grunn enn støy på arbeidsplassen.

Det ble påvist få alvorlige former for hørselsskader, og høreøven i taleområdet synes å være bevart for de undersøkte. Skjemaene fra undersøkelsen beror hos bedriftshelsetjenesten, og det er bedriftslegen som vil ha med den videre oppfølging.

Omfattende opplæring tross nedskjæringer

Gjennomføringen av opplæringsprogrammet for Aust-Agder vegvesen i 1983 er nå kommet godt i gang. Virksomheten må nødvendigvis bli noe begrenset da også denne delen av etaten rammes av nedskjæringer.

Til lokale, regionale og eksterne tiltak er det i år bevilget kr. 62.000,-. I tillegg til dette kommer midler som skal dekke de sentrale kurs og konferanser.

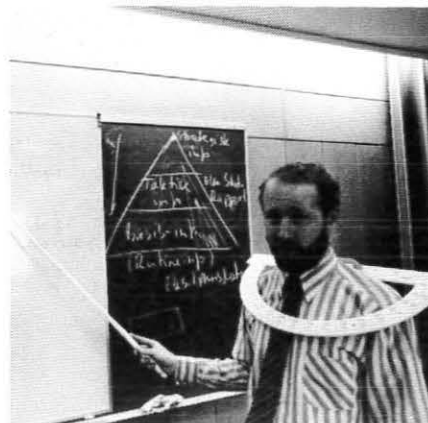
Saksbehandlingsopplæringen

har foregått høsten og vinteren 1982/83. Vi har samarbeidet med Vest-Agder og Rogaland, og Aust-Agder har deltatt med 10 personer henholdsvis fra Plan- og vedlikeholdsavdelingen samt anlegg, administr. og Biltilsynet. Vi har hatt 5 samlinger på ialt 13 dager til denne opplæringen.

Av kursprogrammet kan nevnes Lovverket, forvaltningsloven, personalforvaltning, vegvesenets historie og organisasjon, vegvesenets forhold til de enkelte forfatnings- og forvaltningsorganene. Videre ble økonomi og budsjett behandlet. Det samme ble arkivordningen, skrive-tjeneste og telefonkultur. «Saksbehandling» var et viktig emne på kurset, og her fikk deltagerne prøve seg på både små og store saker.

Etter kurskritikken å dømme, var dette et nyttig og innholdsrikt tiltak som de fleste har stort utbytte av.

Lektor ved handelsskolen, Os-mund Fiskaa, underviser i EDB.



EDB-opplæring

har vært gjennomført med 3 grunnkurs i løpet av våren. Hvert av disse har vært 3 endags-samlinger. Kursene ble i første rekke satt i gang på grunn av det nye Autosys-systemet som nå er tatt i bruk ved Biltilsynet (omhandlet annet sted).

I alt deltok 67 personer, og foreleser var lektor og inspektør ved Arendal handelsskole, Os-mund Fiskaa. Han ga oss en fyldig og god innføring i EDB som system og over de mange anvendelsesområdet for EDB. I tillegg hadde deltagerne hjemmeoppgaver mellom samlingene.

Maskinføreropplæring

ble arrangert i samarbeid med Blakstad Yrkeskole en uke i mars måned. Dette var et «prøvekurs» både for førsteførere og reserveførere, og ialt 8 av etatens maskinførere deltok.

Kurset ble holdt på yrkeskolen maskinavdeling på Skarsbru, og tok for seg maskinens virkemåte og vedlikehold. Konklusjonen etter dette kurset var kort og godt: — Dette har vi bruk for —.

Kurs i «Styringssystemer»

er avviklet med deltagere fra oppsynet. Kursprogrammet strakk seg over en hel arbeidsuke.

T.K.

Kaffepause er alltid kjærkommen avveksling på kurs.



120 meter ny riksveg 12 ferdig til sommeren

Syd for skjæringen krysser ny
veg gammel riksveg 12.



Før ferien skal 1200 m ferdig veg koples til den gamle ved en midl. avkjørsel, her sett nordover.



I perioden 1983/84 er det bevilget 5,6 millioner kroner til en parsell av riksveg 12 fra Lauvdal Nord og langs Byglandsfjorden utenom Lauvdal sentrum. Anleggsarbeidene for de første 1200 meter tok til ved nyttårstider, og er kostnadsberegnet til 3,6 mill. kroner. Denne strekningen blir ferdig til sommerferien. De resterende 1200 meter skal bygges ferdig innen sommeren 1984, og vil koste 2,0 mill. kroner.

Forut for anleggsstarten er det bl.a. foretatt omfattende grunnundersøkelser på en 1240 meter lang strekning hvor vegen er prosjektert på fylling i Byglandsfjorden. Undersøkelsene viste gode

grunnforhold bortsett fra de øvre lag i ekelte profil hvor det ble registrert sand/silt, og lag av siltig leire. Konklusjonen var imidlertid at det meste av setningene i undergrunnen ville være avsluttet i løpet av byggeperioden, og at den prosjekterte fyllingen ikke ville medføre spesielle stabilitetsproblemer ut over dette.

Foruten oppsynet er to faste arbeidere og en sysselsatt ungdom beskjeftiget ved anlegget, i tillegg en rekke leiemaskiner og lastebiler.

Nord for Lauvdal er en større fjellskjæring tatt ut og fylt opp langs Byglandsfjorden.



Ca. 1,5 km av den nye vegen går langs Byglandsfjorden..



Oppsynsmannsassistent Harald Sangesland bistår oppsynsmann Borgi i det daglig tilsyn ved anlegget.



Mange aktuelle emner drøftet på vedlikeholdets driftsmøte

Da vedlikeholdsavdelingen avsluttet et to dagers driftsmøte på Åmli Hotell i slutten av april, kunne vegsjef Haugmoen konkludere med at programmet hadde inneholdt høyst aktuelle temaer, og at det hadde vært et godt møte. I tillegg til vegmestere, oppsynsmenn og oppsynsmennsassistenter ved vedlikeholdsområdene, laboratoriet og skiltseksjonen på planavdelingen, var vegkontorets vedlikeholdsavdeling tilstede sammen med vegsjef, driftssjef og konsulent A. Holt.

I sitt innledningsforedrag om «Budsjett og langtidsplanlegging», sa vedlikeholdssjef K. Nylund bl.a. at det nå må legges mer vekt på aktuelle driftstiltak. Spesielt må det tenkes på rimeligere vedlikehold, bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Han konkluderte med å si at hovedmålsettingene for vedlikeholdet er:

- Bevaring av vegkapital
- God fremkommelighet
- Høy trafiksikkerhet
- Best mulig miljø på vegene.

Kun vegmestere og oppsynsmenn i utedriften var til stede sammen med vegsjef, driftssjef og vedlikeholdssjef da konsulent A. Holt informerte om beredskap.

I sitt innlegg om «Bruvedlikehold» tok O. Rønnestad opp forskjellige årsaker til skader på brukar, dekke o.l.

Skadene er som regel en kombinasjon av flere årsaker, og de som besiktiger våre bruer bør få mere opplæring i hvordan de skal gå frem, mente han.

— Det er viktig at vedlikeholdet prioriterer siktsoner, rekkverk, betongblokker, skiltvedlikehold og avkjørsler, — mente K. Nylund i innlegget om «Trafiksikkerhet — vedlikeholdets innsats».

En tankevekker er det at vegvesenet eier for lite grunn i endel vegkryss til å kunne foreta en skikkelig siktsonerydding.

Et utsnitt av vedlikeholdsfolk på Åmli Hotell.



Gunnar Liens innlegg om «Te-lerestriksjoner, dispensasjoner, telegrensemålere og dynaflect» resulterte i en diskusjon hvor møtedeltagerne kom inn på problemene som knyttet seg til innførings- og opphøringsdatoene samt angivelse av akseltrykk.

Vedlikeholdssjefen redegjorde for den nye organisasjonsplanen for avdelingen, som er presentert annet steds i avisen.

Vegmester O. Nygård tok opp et ønske om «Delegering av myndighet fra vegkontoret til vedlikeholdsområdene. Bl.a. ønsket han at søknadene fra televerk, kraftverk, kommuner og private om kryssingstillatelser for elektriske kabler, vann- og kloakkledninger måtte bli behandlet i de respekti-

ve områder. Vegmester J. Høgevold kom bl.a. inn på hvordan et arbeidslag før utrustes maskinelt i sitt innlegg om «Organisering av egne ressurser i et vedlikeholdsområde».

Gunnar Lien tok for seg eskorte av spesialtransporter og informerte om rammeplan for avkjørsler, som omtales annet sted i SP.

Av andre emner som ble tatt opp til diskusjon kan nevnes reservekjørere og deres muligheter til praktisk og teoriundervisning, Beredkapsopplegget 1982/83 hvor spørsmålet om brøyterne selv skal avgjøre når det er aktuelt å sandstrø glatte veger var et diskusjonstema, og endelig problemene med ulovlig oppsatte skilt og hva som kunne gjøres med dem.

J.R. Kristensen og Gunnar Lien, to av møtedeltagerne.



Generell dispensasjonsordning innført for spesialtransporter

Riksveg-nr.	AUST-AGDER	Bruksklasse	Veggruppe	Generelt tillatt vogntog-lengde meter	Riksveg-nr.	AUST-AGDER forts.	Bruksklasse	Veggruppe	Generelt tillatt vogntog-lengde meter
E 18	Telemark gr. — Vest-Agder gr.	Bk 10	A	18	420	Arendal gr. Ø — Nedenes	Bk 10	A	18
9	Lyskryss (Arendal) — Stoa	Bk 10	A	18	420	Nedenes — Vik	Bk T8	A	18
9	Stoa — Evje — Vest-Agder gr.	Bk T8	A	18	404	Grimstad — Skiftenes	Bk T8	B	18
9 arm	Kjetså — Hestvåg	Bk T8	A	18	406	Senumstad — Heimdal	Bk T8	A	18
12	Vest-Agder gr. — Byglandsfjord — Longerak	Bk 10	A	18	406	Fidjetun st. — Stemplona	Bk T8	B	18
12	Longerak — Nomeland	Bk T8	A	18	407	Strømmen — Bjorbekk	Bk 10	A	18
12	Bykle — Telemark gr.	Bk T8	A	18	408	Rykene — Blakstad	Bk T8	A	18
39	Vest-Agder gr. — Kryss veg til Tollnes (Birkeland)	Bk T8	A	18	409	Krøgenes — Kongshavn	Bk T8	A	18
39	Kryss veg til Tollnes — Birkeland N	Bk 10	A	18	409 arm	Holtet — Skilsøy	Bk T8	B	18
39	Birkeland — Søre Herefoss	Bk T8	A	18	410	Amtmannsvingen — Eydehavn	Bk T8	A	18
39	Herefoss — Hynnekleiv	Bk T8	B	18	410	Eydehavn — Arendal — Råna (E 18)	Bk 10	A	18
39	Dølemo — Rislandsfeta (Åmli)	Bk T8	A	18	411	Bosvik — Laget	Bk T8	A	18
39	Rislandsfeta — Åmli N.	Bk 10	A	18	411	Bergendal — Tvedestrand	Bk T8	B	18
39	Åmli N. — Telemark gr.	Bk T8	A	18	412	Hovde bru — Nelaug	Bk T8	A	18
45	Telemark gr. — Rotemo	Bk T8	A	18	414	Ubergsmoen — Myra	Bk 10	A	18
351	Ravneberget — Søndeled	Bk 10	A	18	415	Ubergsmoen — Rislandsfeta (Åmli)	Bk 10	A	18
401	Vestre Vallesverd — Vest-Agder gr.	Bk T8	A	18	416	Risør — Vinterkjær — Siva-anlegget	Bk 10	A	18
402	Lillesand — Birkeland	Bk 10	A	18	418	Sunde bru — Gjerstad st.	Bk 10	A	18
403	Vest-Agder gr. — Hornesund	Bk T8	A	18		Ikke over Egddalen bru			
					418	Gjerstad st. — Egddalen	Bk T8	B	18
					419	Hannåsmoen — Klepp	Bk T8	A	18
					420	Stølen — Arendal gr. Ø	Bk T8	A	18

Aust-Agder er nå med blant de 12 fylkene som har innført en generell dispensasjonsordning for spesialtransporter. Dispensasjonen skal gjelde for transport av arbeidsmaskiner, så som anleggs- skogs og landbruksmaski-

ner. Mobilkraner omfattes også av ordningen.

Det er biltilsynet som skal utstede de generelle dispensasjonene. Heretter vil altså transportørene slippe å søke på nytt hvert

halvår om tidsbegrenset dispensasjon.

Dispensasjon blir gitt for bredde til og med 3,25 m — medregnet last. For mobilkraner er største bredde 3,00 m.

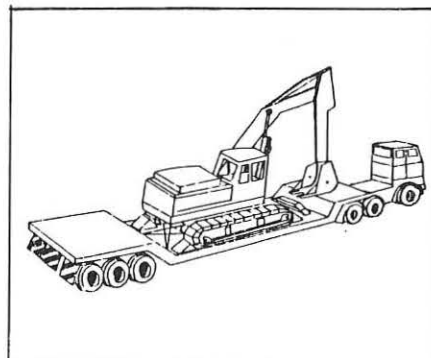
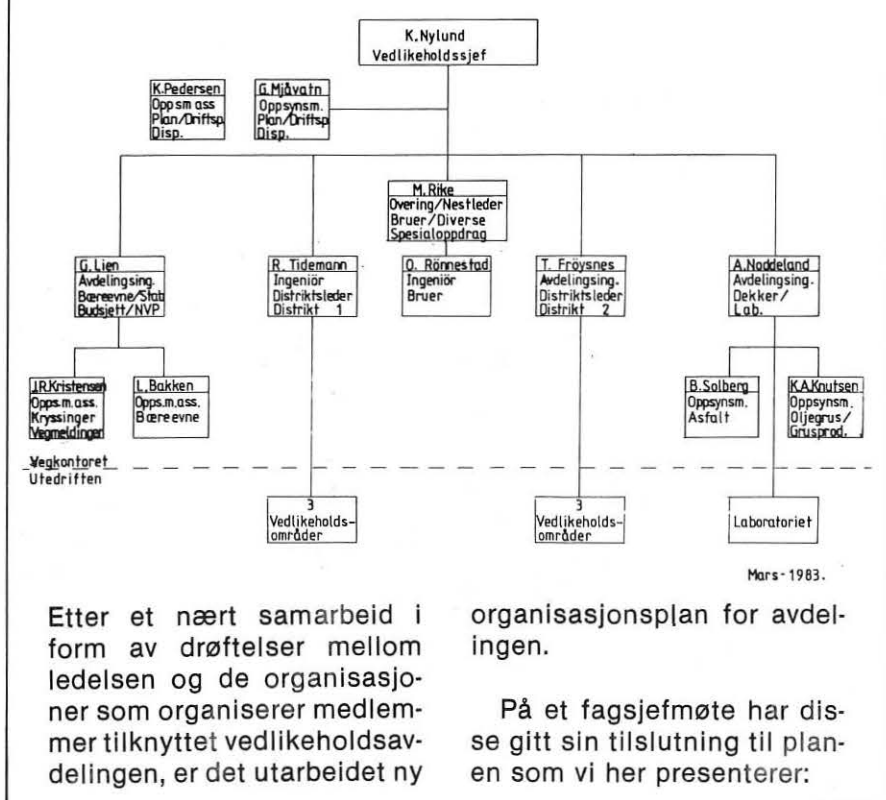
Største tillatte lengde for vogntog er 2,00 m mer enn generelt tillatt for vedkommende vogntogtype, mens tillatt lengde for enkeltkjøretøy (spesialkjøretøy) er 14,00 m.

De tillatte aksel-/boggitykk og totalvekter blir fastsatt etter det som gjelder for spesialtransporter.

Dette er angitt i veglisten nedenfor.

I teleløsningsperioden tillates ingen veier trafikert med forhøyet akseltrykk.

ORGANISASJONSPLAN for vedlikeholdsavdelingen, Aust-Agder



29 TONN TUNGE BJELKER PÅ DEN NYE TRESNES BRU

I 1949 ble den gamle Vippha bru demontert og satt opp på ny ved Tresnes på fylkesvegen Ovelandsdalen—Furre bru i Fro-land.

Helt frem til idag har den knyt- tet vegforbindelsen over elva sammen, for så igjen å bli de- montert, — denne gang for godt.

Idag ligger en moderne bru med 3 spennbetongbjelker NIB 600/1600 over elva, etter en re- kordkort byggetid på 2 måneder.

Disponible midler i følge bud- sjetten for 1983 er kr. 1.000.000,- inklusive tilstøtende vegger. Selve brua er kommet på kr. 850.000,- inklusive flytting og demontering av gammel bru.

De tre spennbetongbjelkene er 33 meter lange og veier 29 tonn hver, hvilket er de lengste og tyngste som er bygget her i fyl- ket.

Kjørebanebredden er 4,20 m, total bredde = 5,0 meter.

Under hele anleggsperioden har den gamle brua fungert som gangveg, plassert parallellt med den nye brua, og nedstrøms for denne.

Da ny-brua var ferdig, ble den gamle brua løftet opp på den nye og demontert der før den ble frak- tet bort.

Arbeidene er utført av vegvese- nets egne mannskaper, som har gjort en utmerket jobb under le- delse av Reidar Leon Lorentsen.

Hver bjelke veier 29 tonn og bærer et betongdekke.



←
*Den gamle
brua ble plas-
sert nedstrøms
og fungerte
som gangbru.*



→
*De gamle brukarene av hugget
stein i tørrmur ble benyttet ved
byggingen av ny bru.*

26 faste formannstillinger

er opprettet i A-A vegvesen

Etter det sentrale justeringsopp-gjøret i 1980 var det klart at formenn i vegarbeidsdriften med arbeidslederfunksjoner skulle få stillingene sine omgjort til faste formannsstillinger.

I et senere møte mellom Vegdirektoratet og Norsk Arbeidsmannsforbund ble en enighet om hvilke krav som skulle legges til grunn for de nye stillingene.

I et forhandlingsmøte den 11.12.81 ble det enighet om at Aust-Agder vegvesen skulle ha følgende faste formannstillinger:

Vedlikeholdsavdelingen	16
Anleggsavdelingen	10
I alt	<u>26</u>

Følgende faste formenn har fått melding om dette i brev, daterert 17.12.81:

- Torleif Mortensen, 4993 Sundebu
Arne Svendsen, 4992 Fiane
Knut J. Myre, 4930 Vegårshei
Kolbjørn Ristøl, A. Moland, 4800 Arendal
Kåre Nyli, 4820 Froland
Peder Bentsen, Lunderød, 4883 Bjorbekk
Sverre Haakonsen, Ø. Vallesverd, 4790 Lillesand
Alf Alfsen, Eikeland, 4790 Lillesand
Arne Selås, 4845 Selåsvatn
Ommund Kløvfjell, 4850 Åmli
Sigmund Retterholt, 4830 Hynnekleiv
Jon Lauvrak, 4836 Vegusdal
Eivind Haugen, 4660 Evje
Eivind Attestog, Jordalsbø, 4684 Bygland
Torleif Aakre, 4690 Valle
Sigmund Løyning, 4694 Bykle
Håkon Markseth, 4990 Søndeled
Olav Tveite, Helletoppen 11, 4810 Eydehavn

- Thor Øygarden, Midtun, 4934 Nesgrenda
Arild Sagmoen, Brekka, A. Moland, 4800 Arendal
Erik Nilsen, Sevik, 4990 Søndeled
Gudmund Gjømle, 4850 Åmli
Anders Vindholmen, 4845 Selåsvatn
Arvid Vindholmen, 4845 Selåsvatn
Leon Lorentsen, 4990 Søndeled
Johan Aasheim, 4845 Selåsvatn

Vegdirektoratet uttalte dessuten følgende i et rundskriv: «Hovedpartene er innforstått med at det også er og vil bli behov for formenn for **deler av året**. Disse formannsstillingene skal ikke regnes med i totalvurderingen av helårsformenn som fylkene skal foreta, medmindre de beskjefteges som formenn i **det vesentligste av året**. Tjenestemenn som oppfyller kriteriene som formenn bare for deler av året, dvs. under 6 måneder, vil bli lønnet for den tiden de reelt fungerer.»

Følgende har deler av året fungert som formenn:

- Olaf Haugmoen
Edvin Kristiansen.

Stillingene er plassert i lønns-trinn 16 (kr. 98.459,-) med trinn 14 (kr. 17.144,-) på tilleggsregulativet, totalt kr. 115.603,-.

Det er en forutsetning at de nye stillingene stiller økte krav til mobilitet. Formennene må betrakte hele fylket som arbeidsplass. De vil også få et økt ansvarsområde og viktige arbeidsoppgaver.

De ovenfornevnte har bekreftet at de ønsker fast tilsetning som arbeidende formenn. De har også sagt seg villige til å gjennomgå en nødvendig opplæring for stillingen.

Vegmeldingstjenesten er blitt et permanent serviceorgan

Norske bilister skal nå få bedre og mer systematisk informasjon om vegenes tilstand og fremkommelighet og om trafikale forhold.

Statens vegvesen og Norges Automobil-Forbund (NAF) har inngått avtale om vegmeldingstjenesten. Statens vegvesen vil stå for de offisielle vegmeldinger og betjene NAF, presse og kringkasting. NAF forestår publikumsbetjeningen, ved alarmsentralen i Oslo (02) 429400 og sentralene i Tromsø, Trondheim, Ålesund og Bergen.

Presse og kringkasting får opplysninger via vegvesenets vegmeldingssentral, Kjellerbru, og vegkontor eller vegstasjon.

Avtalen bygger på det samarbeid som i praksis har foregått mellom hovedvaktssentralen på Kjellerbru og NAF's alarmsentral.

I henhold til avtalen vil Statens vegvesen ha ansvaret for å skaffe regelmessige og systematiske oversikter over riks- og fylkesveggenes tilstand og framkommelighet. Slike meldinger vil bli utarbeidet både som landsomfattende oversikter og som lokale meldinger for avgrensede områder. Disse offisielle meldingene står Statens vegvesen ansvarlig for innholdet av.

Samtidig med at avtalen ble undertegnet, skiftet Vegvesenets Hovedvaktssentral på Kjellerbru navn til Vegvesenets vegmeldingssentral. Dette markerer samtidig at prøveperioden er avsluttet, og at Vegvesenets vegmeldingstjeneste er etablert som et permanent serviceorgan.

I tidsrommet april—oktober er vegmeldingssentralen åpen mandag til fredag, alle virkedager kl. 07.00—15.00, telefon (02) 74 21 20.

Tone Rundholt ved Akland avleser termohygrafen som registrerer temperatur og relativ fuktighet.



EDB-PLANLEGGING ERSTATTER MYE AV FELTARBEIDET

Så sent som i begynnelsen av 1960-årene ble alltid en veglinje fastlagt direkte i felten. Senere har ordet stikking utviklet seg til å bli den generelle betegnelse for alle arbeider med måling og merking som gjøres i forbindelse med planlegging og utførelse av bygg- og anleggsarbeider. Tidligere generasjoners vegingeniører fastla som regel vegens geometriske form direkte i felten uten bruk av kart. Man trengte ikke å bekymre seg om koordinater (et karts rutenett), og dersom det ikke var høydefastmerke i nærheten, valgte man en vilkårlig utgangshøyde for nivellementet.

Etter introduksjon av EDB i begynnelsen av 1960-årene ble det mulig å fremskaffe store mengder geometriske data meget

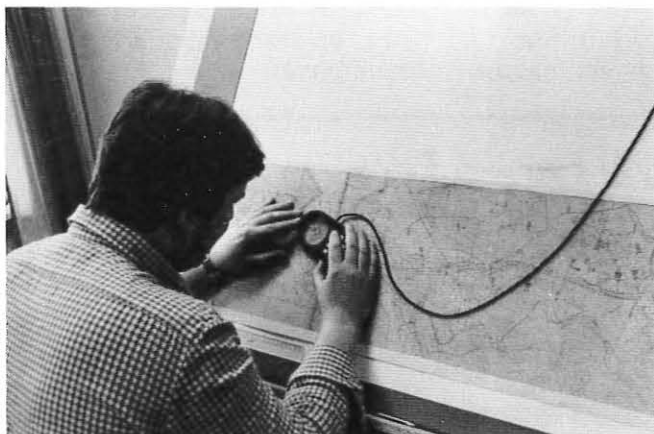
raskt og rimelig. Dette — sammen med krav til større nøyaktighet i planleggingen både av veg og eiendomsinngrep — har ført til at veglinjens lokalisering angis ved koordinater. Ved vegkontoret er det etter hvert bygget opp et meget avansert EDB-anlegg, og vi skal i det følgende prøve å forklare en del av anleggets funksjoner. I følge planleggingsprogrammet for 1983 skal det bl.a. lages en hovedplan for E18 Østerholt-Brokelandshei. En slik oversiktsplan skal i hovedtrekk vise de aktuelle vegutbyggingstiltak med begrunnet forslag til valg av alternativ og standard for utbyggingen.

Etter å ha innhentet nødvendige opplysninger og foretatt en befarings i terrenget, bestemmer

planleggingsavdelingen seg for et linjevalg, vegtracé.

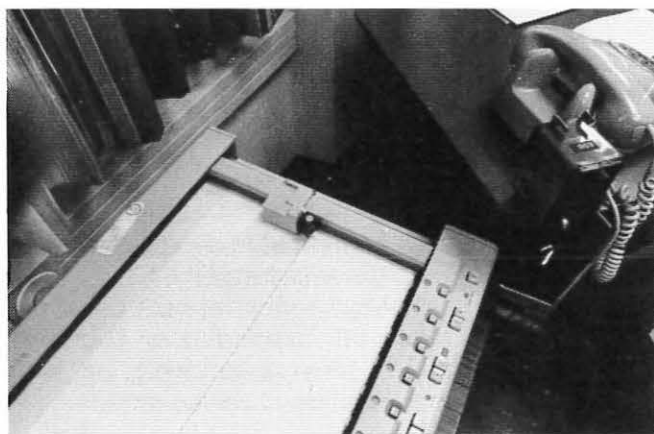
Der hvor en finner det mest laglig, konstrueres en senterlinje på kartet. Denne består av rettlinjer, overgangskurver og kurver. Når dette er gjort, tas EDB-anlegget i bruk. Planleggeren utfører en linjeberegning ved hjelp av mikromaskinen, dvs. linjens beliggenhet i forhold til kartets koordinater (rutenett). Så tegnes linjen med rettlinjer og kurver nøyaktig av på kartet og deles opp i 10 meters intervaller. Hver 10 meter i lengderetningen blir nummerert fortløpende 10-20-30 osv. som tilsvarer lengden fra utgangspunktet.

Kartet festes så på digitaliseringsbordet, som har nødvendig utstyr for å bestemme punkter på



På digitaliseringsbordet festes kartplanen over den aktuelle vegstrekning. Operatøren bestemmer 4 punkter på kartet, x og y-koordinater. Disse opplysningene går inn på «hukommelsen» til digitaliseringsmaskinen.

Når maskinen har fått tilstrekkelig med opplysninger, kan bl.a. tverrprofiler tegnes opp automatisk på denne maskinen.



Etter hvert som digitaliseringsmaskinen t.v. spør etter nye opplysninger, puncher operatøren disse inn.

En mikromaskin kan bl.a. brukes til linjepålegg, linjeberegning og utsettingsberegninger.



kartet som overføres direkte til datamaskinen. Datamaskinen behandler punktene og setter de sammen til profiler som skal gi grunnlag for masseberegning av tracéen.

Etter at masseberegningen er utført, kan man på en tegnemas- kin få ut lengde- og tverrprofiler.

Når hovedplanen også innehol- der analyser for konsekvensene av ulike alternativ, kostnadso- verslag, nødvendige tilknytninger til omkringliggende vegnett og gir forslag til klassifisering m.v. er den klar for videre saksbe- handling. Før hovedplanen kan godkjennes skal den

— ha vært lagt ut til offentlig ettersyn

— ha vært lagt frem til uttalel- se for berørte offentlige organ

— ha vært lagt frem til uttalel- se for kommunestyret med inn- komne merknader og uttalelser samt vegsjefens kommentar til disse.

Vårt EDB-anlegg kan forruten ovennevnte operasjoner behand-

→
EDB-rommet er som oftest opp- tatt. Her ser vi John Geir Sme- land, lengst bor- te, og Lars Espeland fra planavdelingen i full virksomhet.



le måledata i forbindelse med polygon- og grensemerkemåling, foreta arealoppmåling, bæreev- neberegninger og beregninger av utsettingsdata, og brukonstruk- sjoner.

Ved større (kompliserte) bere- gninger koples dataanlegget til et større sentralt anlegg i Oslo over telefonlinje.

Vegkontorets videre EDB- behov i perioden 1984 til 86 vil være en lokal maskin til ca. 1,5 mill. kroner, samt 10 stk. skjerm-

terminaler til ca. 0.2 mill. kroner. I tillegg vil da komme montering, opplæring og driftsutgifter. I år vil vi bl.a. få en ny skjermterminal , en matriseskriver (som skriver ut resultatene fra terminalen), og ny plotter (tegnemas- kin i A1 format) for automatisk opptegning av fer- digvegskart.

Foruten en økt effektivisering og rasjonalisering vil gjennomfø- ringen av dette prosjekt på lang sikt gi en større innsparing av be- vilgningene.

Rammeplan for avkjørsler sendt kommunene i fylket

I løpet av våren har planavdelin- gen sendt ut godt over tusen ek- semplarer av «Rammeplan for av- kjørsler» til kommunene i fylket. Hver enkelt kommune har fått sin egen plan, med unntak av Fro- land som allerede har innarbeid- dette i sin generalplan.

Hensikten med planen er å fin- ne i at boligbygging langs riks- og fylkesvegen i mange tilfelle har gitt uheldige konsekvenser. Det- te kan være i form av dårlig tra- fikkmiljø, trafikkulykker, redusert fremkommelighet, støyproblem etc. Utbyggingen har til en viss grad vært styrt gjennom vegsje- fens enkeltvedtak i avkjørselssa- ker. Det sier seg selv at det er øn- skelig å forankre slike vedtak i en form for oversiktsplan der hensyn både til trafikkforhold og arealut- nyttelse kan ivaretas.

Vegvesenet ser det som en for- del at en slik plan inngår i gene- ralplanleggingen i kommunen.



Rammeplanen inneholder klas- sifisering av riks- og fylkesveg- nettet i kommunen der den enkel- te vegstrekning er plassert i en av klassene:

— Meget streng holdning til avkjørsler.

— Streng holdning til avkjørs- ler.

— Mindre streng holdning til avkjørsler.

— Lite streng holdning til av- kjørsler.

Ved klassifisering av vegnettet er det lagt vekt på forhold som:

— trafikkbelastning
— ulykkesituasjon
— eksisterende arealutnyttel- se

— utbyggingsplaner
— støy- og miljøforhold
— vegens tekniske standard
— vegens transportmessige betydning.

Rammeplanen inneholder og- så generelle planprinsipper, f.eks. som at kårhus skal legges på samme side av vegen som øv- rig gårdsbebyggelse.

Vegvesenet har bedt om at pla- nen blir behandlet av bygnings- råd, generalplanutvalg og kom- munestyre i hver kommune.

GuL.

20% av barneulykkene skjer på skoleveien

Barn bruker skoleveien hele dagen, både på sin vei til og fra undervisningen på skolen, til lek og til andre aktiviteter. Vet vi noe om omfanget av trafikulykker i forhold til andre typer ulykker blant barn?

Ja, de nyeste forskningsrapportene viser at maksimum 20% av barneulykkene skjer på skoleveien. Og de fleste skjer etter kl. 14.00.

Det er altså disse prosentene vi her må konsentrere oss om. Hva brukes egentlig skolen og skoleveien til om ettermiddagen og kvelden? Det viser seg at skolen ikke bare er et undervisningssted, men at den mange steder rommer en rekke fritidsaktiviteter.

Resultatene fra Aksjon Skoleveg viser at nærmere 80% av skolebarna benytter skolen til fritidsaktiviteter. Over halvparten av disse — eller 45% av alle skolebarn — er på skolen om ettermiddagen minst en gang i uken. Over 10% driver fritidsaktiviteter på skolen tre eller fire ganger i uken. 4.-6. klassingene er de mest aktive. I spredtbygde kommuner er det relativt flere elever som bruker skolen om ettermiddagen enn i kommuner med konsentrert bosetting.

Har du noen gang vært inne på tanken om å gjøre noe konkret for



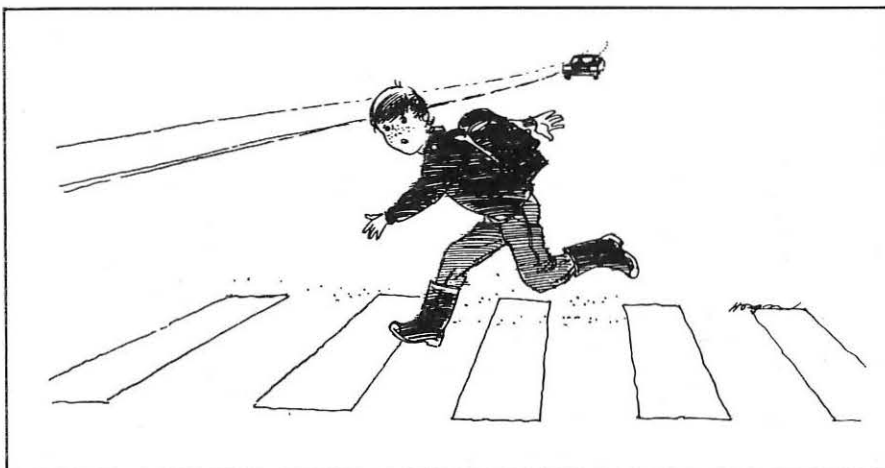
å sikre dine barn på skoleveien og i nærmiljøet?

Den første tanken som da melder seg, er: Hvem skal jeg gå til?

Trygg Trafikks spesialnummer i forbindelse med Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983, forteller litt om det.

Hvem du skal henvende deg til, kommer an på hva du konkret vil ha utbedret eller rettet på. Gjelder det skolesaker, som eksempelvis trafikkopplæring, skolepatroljer eller skoleskyss, så gå til foreldrerådet eller samarbeidsutvalget på din skole eller som dine barn sogner til.

Gjelder det vei- og reguleringsaker, som fortau, gang- og syk-



kelveier, gangbroer, underganger, bussholdeplasser eller trafikkskilt, så gå til kommuneingeniøren eller regulerings sjefen i din hjemkommune.

Gjelder det politisaker som eksempelvis trafikkovervåking, trafikk kontroll, trafikkdirigering, trafikkskilt eller opplæring av skolepatroljer kan du gå til politiet eller lensmannen på hjemstedet ditt. Du som er interessert og engasjert i disse spørsmålene er også den rette person til å ta disse spørsmålene opp.

Og husk: Skoleveien blir ikke bare brukt til og fra undervisningen om morgenen og ettermiddagen. Barn bruker skoleveien hele dagen, både på sin vei til og fra undervisningen på skolen, til lek og til andre aktiviteter.

Millionbeløp til gangfeltene i år

Det blir hvert år lagt ned millionbeløp for å oppfriske gangfeltene her i landet, enten ved å bruke plastmaling eller vanlig maling.

Malingen begynner tidligst mulig på vårparten, og det er et ønske fra Vegdirektoratets side at flest mulig gangfelt skal være ferdig oppmerket innen midten av mai.

Den ulykkesreduserende virkning av gangfelt er avhengig av flere faktorer. De viktigste er trolig:

: Hvor høy andel av fotgjengere som bruker gangfeltet.

: Bilførerens respekt for gangfeltet.

: Sikring av gangfelt med belysning og signalregulering.

Bilførere har generelt sett lav respekt for vikeplikt ved gangfelt. Ifølge en norsk undersøkelse avtar respekten med økende kjørefart. På veier med fartsgrense 50 km/t. er det gjennomsnittlig 17 prosent av bilistene som overholder vikeplikten. Er fartsgrensen 80 km/t er andelen 3 prosent.

Store mengder bark er benyttet som fyllmasse på E18 i Moland

Over en 140 meter lang strekning av E18 ved Holtebekk i Moland er det i løpet av våren foretatt omfattende masseutskifting.



Parallellt med utfylling av bark, sørger gravemaskinene for masseutskifting i forkant av tippet.

På grunn av de store nedbørsmengdene i vår, har det vært problem med å holde traubunnen tom for vann.



Vegen går her over et flatt myrområde ved Molandsvannet. I flomperioden står vannet iblant opp til eller delvis også over vegen. Det var derfor ønskelig å heve denne.

Grunnen består av torv til dybder inntil 3,5 meter med vanninnhold mellom 300% og 1000%.

Under torven er det bløt, siltig leire med vanninnhold varierende fra 45%-65%. Dybden til fast grunn/fjell er målt opp til 24 meter.

For å redusere setningsulempene ved ombygging, ble det foreslått utskifting med lette masser, bark. Under denne er det lagt fiberduk i bruksklasse III (mot Pukk, maskinkult) i vegens tverretning med minimum 0,5 m overlapping og ført opp langs graveskråning.

Det er tatt ut masser til 3,0 m under fremtidig plan. Her er det så bygget opp med 1,5 m bark

som er avstrødd med grus. Opp på dette er et 0,75 m tykt isoporlag med 10 cm armert dekke, og endelig sand og pukk under et asfaltdekke.

Inklusiv omkjøringsvegen vil det gå med 3000 m³ bark, og arbeidene vil koste ca. kr. 1 million.

Bark som fyllmasse er en økonomisk løsning p.g.a. korte transportavstander og lav råvarepris.

Transporten utføres med lastebiler med høye lemmer. En dozer skyver barken ut i trauet og planerer. Komprimeringen foregår samtidig med utleggelsen, og i lag på 50 cm tykkelse.

På grunn av de store nedbørsmengdene i vår har dette resultert i vannproblemer under anleggsperioden. Men anleggsbestyrer E. Johansen mener likevel at arbeidene har gått meget bra, og at de har fått trauet tomt for vann under utleggelsen.

Arbeidene er beregnet ferdige før felleferien.

Skal bompenger finansiere viktige vegoppgaver?

På en pressekonferanse slo vegdirektør Eskild Jensen fast at det er nødvendig å finne fram til nye finansieringsmåter for å løse vesentlige vegoppgaver i byer og tettsteder.

— De stramme vegbudsjetter gjør det til en viktig oppgave for Statens vegvesen å tenke i nye baner, og det er særlig bompengefinansiering som skiller seg ut som en mulighet.

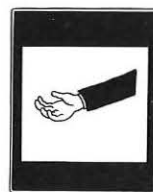
Rent konkret pekte vegdirektøren på flere aktuelle vegstrekninger; bl.a. E6 gjennom Oslo, E18 i Eidanger i Telemark, Kristiansund fastlandsforbindelse, Rv. 80, innfartsveg til Bodø.

— Men Statens vegvesen hverken kan eller vil gjøre noe på dette området uten at det er politisk støtte lokalt. Det er også fra Stortingets side forutsatt at bompenger bare brukes

der hvor distriktet samtykker.

Bl.a. følgende vegstrekninger, der bompengefinansiering kan være en mulighet, ble nevnt under pressekonferansen;

E18 og E6 gjennom Oslo, E18 Eidanger, E18 Kristiansand øst og E18 Sandnes/Stavanger. Spørsmålet om eventuelle bompengoordninger vil senere i år og til neste år bli tatt opp med de berørte kommuner og fylker under forberedelsen av NVP 1986-89.



BOMPENGER

Nesten hele landet vil ha vegmuseum

Vegdirektoratet har fått en gledelig sterk oppslutning om ideen å bygge et norsk vegmuseum. En annonse i fjor bragte over tredve tomtetilbud fra nesten hele landet, hvor av to i Aust-Agder. Direktoratet foreslår i sitt budsjettforslag for 1984 at det føres opp midler til anskaffelse av en egnet tomt, slik at ikke arbeidet skal stoppe opp — med fare for tap av viktig materiale.

En organisert aktivitet i de senere år har vist at etaten disponerer store mengder verdifull historisk materiale fra alle viktige epoker i dette og forrige århundre. Stoffet spenner fra rallarliv til høy ingeniørkunst. Dette bør bevares og levendegjøres for dagens — og ikke minst morgendagens publikum i et tidsmessig museumsanlegg fordi utbyggingen av vegenettet i denne epoken har vært en avgjørende faktor i omformingen av det norsk samfunn til dagens høye nivå av velferd, levestandard og distriktsutbygging.

Museet vil bli utviklet i samarbeid med Norsk Teknisk Museum og andre beslektede virksomheter, og vil i hovedsak være et statlig ansvar. Men man utelukker ikke opprettelsen av et Veghistorisk Selskap som kan tenkes å være interessert i både økonomiske og andre bidrag.

Her i Aust-Agder er det registrert en god del materiale i de senere år, men det er ønskelig at alle som har eller kjenner til noe de mener bør bevares for ettertiden, melder fra om dette.

I år er det foreslått bevilget kr. 20.000,- til bevaring av hvelvbruerne Hoslemo og Tverråni i Bykle



Den lange trappen ved Byklestigen får ikke plass på museet, men tar seg vel best ut der den ligger, i restaurert tilstand.

kommune. Ved Tverråni er det nødvendig «ansiktsløfting» samtidig med restaureringen.



Vegårshei

har forhøiet daglønnen til hjelpearbeiderne for vedlikeholdsarbeidet for bygdeveiene fra 5,60 til kr. 6,40 kan vi lese i Aust-Agder Blad den 13. oktober 1937.

50% rabatt med NSB når du er på tjenestereise

Vegvesenet har inngått avtale med NSB om 50% rabatt på alle togreiser. Skal du i møte, på kurs, konferanser etc. som etaten sjøl arrangerer eller som etatens tilsatte skal delta på i andres regi, så får du altså halv pris på reisen med jernbanen.

For å få denne rabatten *må* du levere et Reiseavtalebevis når du kjøper billetten. Reiseavtalebevis kan du få ved å henvende deg til Personalseksjonen ved T. Kolbenstvedt.

VEGDIREKTORATETS BUDSJETTFORSLAG GIR ØKING AV ARBEIDSPLASSER I -84

Vegdirektoratet har forlenget oversendt sitt budsjettforslag for 1984 til departementet. Forslaget går ut på en bevilgning på 7.113 mill. kroner, som er en reell økning på 2,4% i forhold til inneværende år. Direktoratet har lagt til grunn for sitt forslag bevilgningene for inneværende år, forventet prisstigning, forutsatt veksttakt i vedlikeholdet samt å innhente det etterslep som er oppstått på anleggssiden i forhold til Norsk vegplan.

I administrasjonen går Vegdirektoratet inn for å redusere stillingsantallet med 17 i 1984. Dette skal skje ved naturlig avgang, og en konsekvens av den langvarige reduksjon i riks- og fylkesvegbudsjettene. Biltilsynet berøres ikke av reduksjonen.

I budsjettforslaget legges det opp til at Vegvesenet fortsatt skal kunne bidra til å redusere utgiftene for næringslivet, blant annet ved en fortsatt utvidelse av det vegnettet som kan trafikkeres med 10 tonns akseltrykk. Budsjettforslaget vil gi en viss økning i antall arbeidsplasser i 1984 på anleggs- og vedlikeholdssiden. Men Vegdirektoratet har ikke lagt opp til en aktiv rolle for å dempe vanskelighetene på arbeidsmarkedet. Det presiseres imidlertid at Vegvesenet er innstilt på å spille en slik rolle dersom Storting og regjering ønsker det. Det pekes på at Vegvesenets desentraliserte organisasjon og store virksomhet gir mulighet for på kort varsel å kunne anvende eventuelle økede midler på for-

nuftig måte med god sysselsetningsvirkning i de fleste distrikter.

Vegdirektoratet påpeker videre at de fleste arbeidsoppgaver som kan være aktuelle i denne forbindelse ikke påfører samfunnet ekstra drifts- og vedlikeholdsutgifter, men tvert om kan spare vedlikeholdsutgifter i fremtiden.

Vegvesenet har også spesielle muligheter for å kunne tilby arbeidsløse ungdommer yrkesopplæring kombinert med praktisk arbeid. Aldersfordelingen blant vegarbeidere er i dag skjev med for mange eldre og alt for få ungdommer. Ved å rekruttere unge arbeidsløse til Vegvesenet vil en etter hvert rette opp denne skjevheten og få en mer effektiv organisasjon.

Stor massefortrengning på riksvei 9 ved Stoa

Nærmere 10.000 m³ utsprenget fjellmasser er i løpet av 12-15 arbeidsdager plassert i vegtraseen på begge sider av gamle Stoa bru på riksveg 9 i Øyestad. På grunn av kompliserte grunnforhold og forholdsvis store dybder til fast bunn, var dette en nødvendighet i det brua skulle forsterkes til 10 tonns akseltrykk — som tilliggende riksveg.

Det ble arbeidet to skift à 8 ti-

mer, og tilkjørte masser ble tatt ut av en større skjæring ved Bråstad bedehus.

Masseutskiftning og fortrengning foregikk kontinuerlig, og tross dårlige værforhold gikk arbeidet uten større problemer.

Men i forbindelse med ombyggingen ble belastningen på enkelte fylkesveger meget stor, da disse overtok trafikk ved sten-

ging av riksvegen. Det ble derfor skiltet med midlertidig forbud mot trafikk av lastebil og trekkbil på fv. Bjorbekk—Løddesøl (Omholt-Skreiet) og fv. Omholt—Bråstad på den siste kilometer nærmest rv. 9.

Samtidig med ombyggingsarbeidene ble det også oppfylt for planlagt gang + sykkelveg gjennom området. Trafikken ble imidlertid satt på igjen mandag 30. mai. Etter at fyllingen har satt seg, vil vegen igjen bli stengt mens elveløpet blir gravd ut og rør lagt ned til erstatning for den gamle brua.

Gammel asfalt, vegbane og bru ble først fjernet.



Myr- og leirmasser er erstattet med 10.000 m³ utsprenget fjell.



FOR 25 ÅR SIDEN



Ovenstående bilde er tatt på anlegget Voie—Smalsund for temmelig nøyaktig 25 år siden, og viser fra venstre Trygve Fløystad og Kolbjørn Ristøl. Sistnevnte er fremdeles i vegvesenets tjeneste, og var den gang med på et av de siste veganlegg hvor det ble brukt tralle og skinnegang for transport av utsprengte masser her i fylket.

Eget AKAN-utvalg i A-A-vegvesen

På et møte i Arbeidsmiljøutvalget i mars ble det enstemmig vedtatt at det skal opprettes et AKAN-utvalg ved Aust-Agder vegvesen.

AKAN er forkortelse for Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani, og er dannet av arbeidslivets parter — LO og NAF.

Opprettelsen av AKAN-utvalget kom etter en forespørsel

fra Vegdirektoratet i 1982. Senere har en arbeidsgruppe arbeidet med saken og fremlagt forslag til retningslinjer.

Disse er senere forelagt AKAN-utvalget, Oslo, samt organisasjonenes tillitsvalgte til uttalelse.

Utvalget fikk følgende sammensetning:

Bedriftslegen
Verneleder H.H. Markussen

Hovedverneombud A.Strand
Konsulent N. Tveiten
Leder for personalseksjonen

Som hovedkontakt ble valgt:

A. Strand for vegarbeidere og vegoppsynet

N. Tveiten for Biltilsynet og vegkontoret.

Retningslinjene ble vedtatt med små endringer.

Det vil senere bli gitt en fyldigere informasjon om AKAN-arbeidet og retningslinjene for dette til samtlige ansatte i vegvesenet.

NY MASKIN



Denne nyinnkjøpte MB-truc'en er brukt bl.a. til tunnelarbeidene i Fånefjell. Maskinen er en nyskaping på markedet, og man er spent på de erfaringene maskinfører Odd Dalen vil få fra de forskjellige arbeidsoperasjoner.

Vegvesenet deltar på Agdermessen -83

På et fagsjefmøte i januar måned ble det bestemt at Aust-Agder vegvesen skal delta på Agdermessen 1983, som blir arrangert i Granehallen i dagene 29. juni—3. juli.

I samarbeid med Trygg Trafikk og FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg) ble en enige om at temaet i år skal være «Trafikksikkerhet». Et arbeidsutvalg bestående av T. Duvold og S.H. Søndena

fra vegkontoret og T. Conradi fra Trygg Trafikk har lenge vært i arbeid med forberedelsene. De vil få til disposisjon et inneområde på ca. 18 m² og et uteområde på ca. 90 m² som overlates Biltilsynet.

Som kjent fikk vi ifjor pokal for «mest informative stand», og det skal ble spennende å se hvordan fortsettelsen blir i år.

FOTBALLAGET KLAR TIL SLUTTSPILLET

For første gang i fotballagets historie har vi i år kvalifisert oss til finaleomgangen (sluttspillet) i den landsomfattende Vegcupen. Det skjedde i Tønsberg lørdag 11. juni, hvor motstanderne i de innledende runder var Telemark og vertslaget Vestfold.

Vertene åpnet med å vinne 1-0 over Telemark. I neste kamp møtte vi det seirende lag og klarte 1-1 etter å ha ledet 1-0.

Kampen mot Telemark ville bli avgjørende for hvilket lag som skulle gå videre. Vi vant til sist 3-0, og jubelen var stor blant spillerne. Sammen med 4 andre gruppevinnere og Vegdirektoratet — som arrangør — skal vi i høst spille finaleomgangene i Oslo.

Selv om Vegdirektoratet har ytt økonomisk bistand til sluttspillet, vil det i tillegg bli en stor belastning på bedriftslagets budsjett. Vi håper å kunne redusere utgiftene ved å arrangere et lotteri m.m., og håper å bli godt mottatt når vi kommer rundt med loddøkene.

En hel ukes kurs i sprengningsteknikk

I samarbeid med Blakstad Yrkeskole arrangerte vi i tiden 24.-27. mai et kurs i sprengningsteknikk. Deltakerne var, foruten noen av skolens egne elever, fra vedlikeholdsavd. Foreleserne hadde man hentet fra MEF-skolen.

Etter deltakernes egne utsagn å dømme, fikk de her en grundig innføring i bruk og behandling av spengstofftyper, blande- og ladeutstyr, tenmidlertyper, tennsystemer og feilsøking. De fikk også lære sprengningsteknikk, slik som bore- og ladeplaner ved sprengning av paller, tomter og grøfter. Videre tok man for seg forsikringsregler ved sprengning og en grundig innføring i lover og forskrifter. Et annet emne var sprengning nær bebyggelse og rystelseskontroll. Ellers var demonstrasjon og praktiske sprengningsøvelser en interessant og viktig del av kurset.

Kurset ble avsluttet med en skriftlig eksamen. Prøvene blir så rettet av MEF-skolen for så å bli videresendt til Statens Sprengstoffinspeksjon for endelig godkjenning.

Kr. 418.000,- til sysselsetting av ungdom i år

Til ekstraordinær sysselsetting av ungdom under 20 år er Aust-Agder vegvesen i år tildelt kr. 418.000,-.

Forutsetningen har vært at de i perioden mellom 15. april og 30. juni skal ha arbeidet i minst 2 måneder, og at de er tatt ut av fylkets arbeidskontor i samarbeid med vegvesenet.

I alt 20 ungdommer har hatt — eller har sin arbeidsplass i vegvesenet i denne perioden, med fordelingen 8 på anlegg og 12 på vedlikeholdet.

6 sykepleieelever var utplassert i vegvesenet

Som et ledd i undervisningen ved Aust-Agder sykepleieskole var 6 elever utplassert i Aust-Agder vegvesen i tiden 7.—18. februar i år.

Hensikten var å lage oppgaver over følgende 3 emner:

1. Bedriftshelsetjenesten i Aust-Agder vegvesen
2. Trafikksikkerhet — et forebyggende helsetiltak
3. Bedriftssykepleie. Ergonomi.

Oppgavene ble fordelt, slik at 2 elever tok seg av hvert sitt emne, og de 6 kunne etter 14 dagers virke legge fram 3 omfattende rapporter.

1. De to elevene valgte å konsentrere seg om det som kommer inn under helsepersonellens ansvarsområde. De konkluderte med at de synes det ved A-A-V er gjort mye for å skape et godt ar-

beidsmiljø med lyse, trivelige arbeidsplasser, varme brakker til å kople av i og tørkebrakker med greit sanitæranlegg. Men det ble også påpekt at ved et anlegg nektet arbeiderne å bruke støvsuger ved boring fordi arbeidet gikk mer lettvint uten (!).

De to elevene foretok også en undersøkelse i form av spørreskjema, hvor arbeidstakerne ble spurt om deres forhold til helsekontrollen.

Et stort flertall mente at hyppigheten av kontrollene var passe, men det ble ytret ønske om skjermildeundersøkelse.

Under oppgave 2 ønsket elevene å prøve å belyse omfang av ulykker og kostnader i forbindelse med trafikkuulykker. De har også gitt et innblikk i hvordan trafikksikkerhetsarbeidet gjennom-

føres og hvordan forebyggende helsetiltak kan redusere trafikkuulykkene.

3. Hensikten med *Ergonomi* er å forklare hvordan arbeidsredskap må tilpasses mennesket, og hvordan mennesket må bruke arbeidsredskapet slik at man unngår unødvendig arbeidsslitasje, mente de to elevene som tok for seg dette siste emne.

Felles for de 3 gruppene er at de besøkte vegvesenets forskjellige arbeidsplasser, — ute og inne — og i en omfattende dokumentasjon har gitt Aust-Agder vegvesen verdifull informasjon om forhold som er gode nok, og ikke minst forhold det bør gjøres noe med.

Studentene selv har senere gitt uttrykk for at de var meget godt fornøyde med oppholdet i vegvesenet.

DEFINISJONER

VEG: Offentlig eller privat veg, gate, plass (herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai) som står i umiddelbar forbindelse med veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Som veg regnes også vinterveg, bomveg som er åpen for allmenn ferdsel.

VEGBREDDE: Summen av breddene for alle deler av vegen, målt vinkelrett på vegens lengdeakse.

VEGKANT: Skjæringslinjen mellom skulder og fyllingskråning, eventuelt grøfteskråning.

KJØREFELT: Hvert enkelt av de langsgående parallelle felter som en kjørebane kan deles i og som hver for seg har tilstrekkelig bredde til en vognrekke.

KJØREBANE: Den del av vegen som er bestemt for kjøretøyer.

SYKKELBANE: Den del av vegen som er reservert for sykkeltrafikk.

Gangbane: Den del av vegen som er reservert for gangtrafikk.

SKULDER: Den del av vegen som er kjørbær og ligger utenfor kjørebane.

KRABBEFELT: Spesielt kjørefelt bestemt for tung- og langsomtgående trafikk.

ÅRSDØGNTRAFIKK (ÅDT): Den totale trafikkmengde som passerer et snitt av en veg i løpet av et år dividert med 365.

Tekniske data

Romvekter, tilnærmede)

Grus (veggrus)	1,5—1,8 t/m ³
Oljegrus	1,6—1,8 t/m ³
Betong	1,9—2,3 t/m ³

Dekketykkelser, asfalt

50 kg/m ³	= 22 mm komprimert
80 kg/m ³	= 34 mm komprimert
100 kg/m ³	= 42 mm komprimert

Dekketykkelser, oljegrus

100 kg/m ²	= 50 mm komprimert
90 kg/m ²	= 45 mm komprimert

Oljegrus blir komprimert 15—20 prosent.

Klassifisering av jordarter

BENEVNELSE KORN	STØRRELSE I MM	
Blokk	600	
Sten	600-60	
	grov	60-20
Grus	middels	20-6
	fin	6-2
	grov	2-0,6
Sand	middels	0,6-0,2
	fin	0,2-0,06
	grov	0,06-0,02
Silt	middels	0,02-0,006
	fin	0,006-0,002
Leire		0,002

En bruker også betegnelsen **frikjonsjordarter** for blokkсандfrikksjonen og **kohesjonsart** for siltleirefraksjonen. Sand-siltblandinger med mer eller mindre innhold av leire kalles **mellomjordart**.



Bilistenes hensyn til de myke trafikanter og de myke trafikanters medvirkning til å forhindre ulykker er hovedtemaet i Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983.

Den som kjører er i følge trafikreglene pålagt så og si alt ansvar for sikkerheten til gående som krysser kjørebanelen. Kjører har vikeplikt for fotgjengere som er i gangfelt — eller på vei ut i feltet. Å vike betyr å slippe fotgjengeren foran.

Men, fotgjengere er også trafikanter. Som trafikanter har vi både rettigheter og plikter. Oppmerket gangfelt skal alltid brukes når det finnes i rimelig nærhet. Der gangfelt ikke finnes er det sikrest å krysse ved veikryss. Å gi bilføreren en sjanse til å stoppe er en av de pliktene fotgjengeren har.

Trygg Trafikk har laget en liten brosjyre som heter «Trygt over kjørebanelen i gangfelt med regler og tips til gående og kjørende trafikanter».

**Stoff
til neste nr.
må være
redaksjonen
i hende
innen
20. august.**

OMSORGSFORPLIKTELSER BLIR DEKKET PÅ KURS/KONFERANSER

Etter Personaldirektoratets melding nr. 31/81, pkt. 9, kan arbeidstakere med omsorgsforpliktelser for barn under 10 år, eldre og uføre ved deltagning på kurs og/eller konferanser få dekket legitime utgifter som skyldes omsorgsforpliktelsene med inntil kr. 200,- pr. døgn.

Idag utbetales godtgjørelsen til arbeidstakeren som lønn. Det gjennomføres forskuddstrekk, og det svares arbeidsgiveravgift av godtgjørelsen. Ordningen er upraktisk og tidkrevende, og Skattedirektoratet har tatt opp spørsmålet om innføring av en enklere rutine i slike saker. For å oppnå dette, vil Forbruker- og administrasjonsdepartementet be

etater/institusjoner om å utbetale godtgjørelsen direkte til vedkommende som utfører omsorgsarbeidet, for eksempel barnepasser. Denne må skrive regning som også skal inneholde person- og skatteopplysninger og være attestert av tjenestemannen før den videresendes til anvisende myndighet.

Etatene/institusjonene på sin side må oppfylle arbeidsgiverpliktene i forhold til vedkommende som utfører omsorgsarbeidet, og opplysninger om godtgjørelsen må også gis i merknadsfeltet i tjenestemannens lønns- og trekoppgaver.

Ordningen gjelder med virkning fra 1. mai 1983.

Pensjonistforeningen ønsker støttemedlemmer

I samsvar med forslag fra pensjonistforeningens arbeidsutvalg, ble det under årsmøte i år fattet vedtak om at det nå er anledning til å ta opp støttemedlemmer (hjelpemedlemmer) i pensjonistforeningen. Dette kan da være pensjonistenes ektefeller, etterlatte til vegvesenets pensjonister, eller andre som har sitt arbeid i vegvesenet.

Kontingenten for støtte- eller hjelpemedlemmer settes til halvdel av den til enhver tid gjeldende kontingent for pensjonister, som for tiden er kr. 50,- pr. år, dvs. kr. 25,-

Forøvrig gjelder Forbundets vedtekter for støtte- og hjelpemedlemmer.

Pensjonistforeningens styre har fått inntrykk av at det er flere som i større eller mindre grad har tilknytning til vegvesenet og som ønsker å bli tatt opp i foreningen som støtte- eller hjelpemedlemmer.

Det ville være en glede og god støtte for foreningen om flest mulig støtter opp om ovennevnte medlemskap i vegvesenets pensjonistforening, og velkommen skal de alle være.

Såfremt du er interessert i å bli støtte- eller hjelpemedlem i vegvesenets pensjonistforening, ber vi om at du kontakter adm.sekr. I. Wehus, vegkontoret så snart du har anledning.

Hilsen
STYRET

FØRERKORT — UTENLANDSREISE



Sjekk utløpsdatoen på førerkortet —, ber Inger Jørgensen om.

Skal du til utlandet med bil eller motorsykkel i sommer?

I såfall bør du sjekke utløpsdatoen på førerkortet. Etter den nye ordningen med livsvarig førerkort som ble innført 2. april 1982, gjelder varige førerkort kl. A, B og T eller gammel kl. 1, 3 og 4 som var gyldig denne dato med visse unntak fram til 100-årsdagen.

De viktigste unntakene er:

— Førerkort med særlig tidsbegrensning p.g.a. sykdom eller annen helbredssvekkelse må fornyes som tidligere.

— Etter fylte 70 år gjelder spesielle bestemmelser om legeattest.

— Førerkort med overskredet utløpsdato blir neppe godkjent i utlandet.

«Det er dette siste forholdet det er viktig å merke seg for folk som skal til utlandet», sier Inger Jørgensen ved Biltilsynet i Arendal. «Internasjonale regler bygger på at førerkortet skal ha en utløpsdato, og vi kan ikke regne med at de blir godkjent i utlandet etter denne dato».

«Hvis du altså skal kjøre bil eller motorsykkel i utlandet i sommer og førerkortet har utløpsdato før hjemkomstdagen, bør du starte turen med et besøk hos Biltilsynet».

»Du skal ikke avlegge ny prøve, men er du over 70 år må du huske legeattest. Innbyttet koster kr. 50,-».

→
I forbindelse med pinsehelgen merket vi de første tegn på at hyttefolket er kommet til fylket igjen. Mens søppeldunkene på rasteplassen ved Vikkilen var omtrent tomme, så det slik ut i området ellers.

Er vi ved å bli et renovasjonsvesen i sommermånedene, og hvordan skal vi unngå eksempler som bildet viser?



Fremragende sjåfører i Aust-Agder vegvesen

I Scania regi er det tidligere i år arrangert en landsomfattende konkurranse i økonomikjøring med lastebiler.

Alt i alt har 2500 kjørere deltatt i arrangementene, og 9 av disse stilte til finalen ved Ullevål stadion i Oslo lørdag 7. mai.

Her i Aust-Agder ble «Distriktets økonomimester» kåret i en konkurranse like før påske, med den lokale forhandler som arrangør.

Bilene det ble kjørt med var en Scania R 142 med 420 HK intercooler og R 112, også den med intercooler.

Begge vogntogene var lastet opp til ca. 35 tonn totalvekt, og testkjøringen foregikk på strekningen Strømbua-Bjorbekk-Vik-Nedenes og var ca. 22 km.

Vegvesenet deltok i konkurransen med to sjåfører: **Magnfred Nygård** og **Borge Tørå**. Så det gikk ikke bedre enn at Magnfred Nygård oppnådde det beste resultat med **begge** vogntok, mens Borge Tørå ble nr. 2 etter Nygård i R 112 H Intercooler.

Reglene tilsier imidlertid at vinneren bare kunne få en av de oppsatte premier, og Magnfred Nygård ble derfor kåret til ØKONOMIMESTER i klassen hvor Borge Tørå ble nr. 2. De oppnådde følgende forbruk i liter pr. mil:

1. Magnfred Nygård	3,57
2. Borge Rørå	3,71

R 142 Intercooler:

1. Magnfred Nygård	3,70
2. K.I.Hansen	3,98

Den 7. mai stilte Magnfred i landsfinalen i Oslo, sammen med 8 andre distriktsvinnere. Det var den første landsfinalen i økonomikjøring for lastebiler som har vært avviklet her i landet.

I minste klasse, Scania R 112 trekkvogn med semitrailer oppnådde Magnfred Nygård det 3. beste resultatet med et forbruk på 3,97 liter pr. mil. Vinneren oppnådde et gjennomsnittsforkbruk helt nede i 3,68 l/mil, og vi gratulerer vår egen sjåfør med det fremragende resultatet.



Magnfred Nygård mottar premien for 3. beste resultat i landsfinalen.

Bilen som både Magnfred Nygård og Borge Tørå oppnådde så glimrende resultater med.



EDB-ALDEREN I BILTILSYNET I SIN SPEDE BEGYNNELSE

14. april i år tok biltilsynet i Arendal i bruk sine dataskjermer.

Før dette har det foregått en omfattende opplæringsvirksomhet for de ansatte. Det har vært et generelt grunnleggende EDB-kurs i samarbeid med de andre avdelingene innen vegvesenet i Aust-Agder. I tillegg har de ansatte ved biltilsynet fått en spesialopplæring, såkalt brukeropplæring, for å kunne betjene dataskjermene.

4 dataskjermer har biltilsynet fått, 1 på førerkortekspedisjonen, 2 på registreringsekspedisjonen og 1 på kontrollsekspedisjonen. På dataskjermene kan en hente ut opplysninger fra det sentrale motorvognregisteret som inneholder opplysninger om alle landets registrerte kjøretøyer. Og en kan hente ut opplysninger fra det sentrale førerkortregisteret som inneholder opplysninger om alle landets førerkortinnehavere.

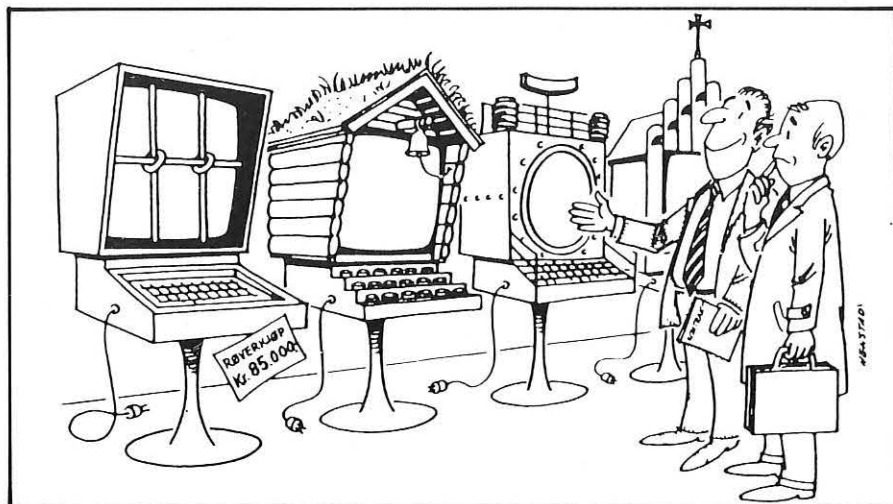
Dataskjermene avløser våre tidligere mikrofilm-skjermer.

Erfaringene til nå viser at det normalt er raskere og greiere å bruke dataskjermene enn de gamle mikrofilm-skjermene, i til-

legg har en nå opplysninger for hele landet, mot tidligere delvis bare for Aust-Agder. Ulempene er imidlertid Televerkets linjer som ofte «faller ut», med den følge at dataskjermene ikke kan brukes i kortere eller lengre perioder. Etter at det har vært brudd på linjesambandet tar det også litt tid å få satt igang EDB-skjermene igjen, fordi en må foreta en såkalt åpningsprosedyre av anlegget på biltilsynet. Vi håper imidlertid at linjene blir bedre og at disse problemene kan betraktes som barnesykdommer.

Den store revolusjonen representerer imidlertid ikke disse dataskjermene, heller ikke noen rasjonalisering og innsparing av personell av betydning. Det er imidlertid et lite skritt i riktig retning, og så er det bare å håpe at videreføring i form av «Autosysprosjektet» går sin gang i et forsvarlig, men raskest mulig tempo. Kanskje går det ikke så altfor mange år før både vognkort, førerkort og innkallingskort kan skrives ut automatisk og vi kan gi inn opplysninger til de sentrale registre direkte uten å gå veien om postverket.

«— og dette er vår store nyhet — bransjerettede miljøskapende dataskjermer. De er blitt veldig populære, og er bl.a. solgt til Justisdepartementet, Fellesmeieriet og Rederforbundet. Vegvesenets modell er nå under utvikling.»



MERKESTEIN




Straks før bakken ned til Sandnesfjorden ved enden av fylkesvegen til Åmland i Risør finner vi ovenstående merkestein i vegkanten.

Tegnet øverst har nærmest form som en «Davidstjerne», men er fra meget gammelt av bumerke for Åmland gård. Under er hogget inn navnet I. Jensen 411 alen fra v (vest) til ø (øst) og årstallet 1874.

Nåværende gårdeier, Jacob Åmland, forteller at steinen viser at eieren av gården hadde vedlikeholdet av vegen fra steinen og ned til stranda, en strekning på 411 alen.

Det kunne være interessant å vite om liknende stein finnes andre steder i fylket, og historien bak dem. Sørlandsposten er takknemlige for tips.

MASSEKORSBÅND



Den nye Tresnes bru
på fv. Ovelandsdalen-Reiersøl
ble ferdig i vår.